

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN
PERILAKU *SAFETY DRIVING* PADA SOPIR BUS
DI TERMINAL TIRTONADI**



Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata I pada
Jurusan Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Kesehatan

Oleh:

AUGUSTIE ADI YUWONO
J410130010

**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS ILMU KESEHATAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA
2017**

HALAMAN PERSETUJUAN

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN
PERILAKU *SAFETY DRIVING* PADA SOPIR BUS
DI TERMINAL TIRTONADI**

PUBLIKASI ILMIAH

Oleh:

AUGUSTIE ADI YUWONO
J410130010

Telah diperiksa dan disetujui untuk diuji oleh:

Dosen
Pembimbing



Rezania Asyfiradawati, SKM., M.PH
NIK. 110.1688

HALAMAN PENGESAHAN

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN
PERILAKU *SAFETY DRIVING* PADA SOPIR BUS
DI TERMINAL TIRTONADI**




OLEH



AUGUSTIE ADI YUWONO
J410130010

**Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Fakultas Ilmu Kesehatan
Universitas Muhammadiyah Surakarta
Pada hari selasa, 25 Juli 2017
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat**

Dewan Penguji:

- 1. Rezania Asyfiradayati, SKM., M.PH**
(Ketua Dewan Penguji)
- 2. Sri Darnoto, SKM., M.PH**
(Anggota Penguji I)
- 3. Kusuma Estu Werdani, SKM., M.Kes**
(Anggota Penguji II)


(.....)

(.....)

(.....)


Dekan,

Dr. Mutalazimah, M.Kes
NK. 786

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam naskah publikasi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar keserjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kelak terbukti ada ketidakbenaran dalam pernyataan saya diatas, maka akan saya pertanggung jawabkan sepenuhnya.

Surakarta, 25 Juli 2017

Penulis



AUGUSTIE ADI YUWONO

J410130010

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU *SAFETY DRIVING* PADA SOPIR BUS DI TERMINAL TIRTONADI

Abstrak

Meningkatnya jumlah kendaraan yang sangat meningkat maka banyak terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor pengemudi dan faktor kendaraan. Kecelakaan lalu lintas dikendalikan dengan adanya (*safety driving*). Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi. Penelitian ini merupakan penelitian observasional. Rancangan penelitian menggunakan *cross-sectional*. Sampel adalah Sopir Bus di Terminal Tirtonadi sebanyak 242 orang, dengan teknik sampling menggunakan *purposiv sampling*. Instrumen penelitian menggunakan kuesioner, analisis data penelitian menggunakan uji *chi Square* dan *fisher exact*. Hasil penelitian menunjukkan Tidak ada hubungan antara Usia dengan perilaku *Safety driving* pada sopir bus di terminal tirtonadi dengan $p=0,938$. Tidak ada hubungan antara Masa Kerja dengan perilaku *Safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan $p=0.078$. Tidak ada hubungan antara Tingkat Pendidikan dengan perilaku *Safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan $p=0.545$. Ada hubungan antara Tingkat Pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan $p= 0.019$. Tidak ada hubungan antara Lama Kerja dalam sehari dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan $p=1$. Ada hubungan antara kelengkapan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan $p=0,003$. Ada hubungan antara kelaikan bus dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan $p = 0.049$

Kata kunci : Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Kerja, Tingkat Pengetahuan, Lama Kerja, Kelengkapan Mengemudi, Kelainan Bus, *Safety Driving*.

Abstract

Increasing the number of vehicles that greatly increased the number of traffic accidents. Traffic accidents are caused by driver factor and vehicle factor. Traffic accidents controlled by the safety driving. The purpose of this study is to know factors relating to correlation safety driving of bus driver at tirtonadi bus station. The research is observational research. The research uses cross-sectional approach. Sample was 242 drivers, and taking sample use purposive sampling. instruments Research use questionnaire, analysis of data the research uses the chi square and fisher exact. Research results shows there was no relation between the ages with safety driving behavior by bus driver, with $p=0,938$. There was no correlation level of education with safety driving behavior by bus driver with $p=0,545$. There was no correlation between experient work with safety driving

behavior by bus driver, with $p=0.078$. There was a correlation between level of knowledge with with safety driving behavior by bus driver, with $p=0.019$. There was no correlation between duration work a day with safety driving behavior by bus driver with $p=1$. There was a correlation between completeness driving with with safety driving behavior by bus driver, with $p=0,003$. There was a correlation between bus feasibility with with safety driving behavior by bus driver at tirtonadi bus station with $p=0.049$

Keyword: age, duration work a day, knowledge, experience work, completeness driving, bus feasibility, safety driving.

1. PENDAHULUAN

sopir atau pengemudi mempunyai peranan sangat penting sebagai motor penggerak lalu lintas barang dan manusia. Pengemudi merupakan salah satu sumber yang langsung berhubungan dengan kegiatan mobilitas sosial ekonomi khususnya sebagai pengendara dan penggerak kendaraan. Pengemudi mempunyai peranan sangat penting untuk mengendalikan aktivitas sarana transportasi khususnya bus (Dirjen Perhubungan Darat ,2010).

Hasil penelitian Rifal, dkk (2015) menjelaskan faktor pendidikan sopir, tingkat pengetahuan, masa kerja, perilaku mengemudi menjadi faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada supir Bus PO. Jember Indah. Penelitian Varmazya (2013), di Tahenran Iran diketahui terdapat hubungan negatif antara umur dengan kejadian kecelakaan pada sopir bus. Semakin tua usia sopir bus bukan semakin rendah kejadian kecelakaan. Faktor perilaku sopir dalam *safety driving*, jam kerja perminggu, serta kondisi bus berhubungan secara positif dengan kejadian kecelakaan. Semakin baik perilaku sopir dalam *safety driving*, semakin mengurangi resiko kecelakaan.

Terminal Bus Tirtonadi adalah terminal bus terbesar di Kota Surakarta. Terminal ini terletak di Kecamatan Banjarsari yang beroperasi 24 jam dalam sehari, karena merupakan jalur angkutan bus antar kota dan antar provinsi. Berdasarkan hasil studi pendahuluan pada tanggal 22

Desember 2016 terhadap 40% bus AKAP (Angkutan Kota Antar Provinsi) dan AAK (Angkutan Antar Kota) diketahui 1% Bus AKAP terlihat kondisi ban sudah mulai aus baik ban belakang maupun ban depan, sedangkan 0,6% bus AKAP dengan kondisi ban yang masih bagus. Semua bus AKAP dengan kondisi lampu-lampu yang menyala, namun terdapat 0,4% bus AKAP yang tidak terdapat sabuk pengaman. Perilaku sopir selama mengemudikan bus diketahui bahwa semua sopir menyatakan mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi apabila jalan yang dilaluinya sepi, atau mengejar waktu dalam rangka jumlah setoran. Pengemudi juga terkadang mengambil jalur kiri pada saat menyalip kendaraan lain seperti truk, atau menerobos lampu merah jika kondisi jalan memungkinkan untuk dilewati.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka peneliti tertarik untuk meneliti faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus terminal Tirtonadi.

2. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif observasional analitik melalui pendekatan potong lintang (*cross sectional*). Penelitian ini dilakukan pada bulan Mei 2017. Tempat penelitian di Terminal Bus Tirtonadi. Populasi pada penelitian ini ialah sopir bus antar kota dan antar provinsi yang berada di Terminal Tirtonadi Surakarta berjumlah 1406 sopir. Jumlah sampel pada saat penelitian yaitu 242, dan sesuai dengan sampel minimal yang berjumlah 240. Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling* yaitu pengambilan sampel yang dilakukan dengan memilih secara sengaja.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, diperoleh hasil distribusi umur dan tingkat pendidikan sopir bus di Terminal Tirtonadi.

Tabel 2. Karakteristik Responden

Karakteristik	N	%
Umur		
Dewasa Awal	7	2,9
Dewasa Akhir	158	65,3
Lansia Awal	77	31,8
Total	242	100
Tingkat Pendidikan		
S1	4	1,7
SMA	184	75,6
SMP	54	22,7
Total	242	100

Berdasarkan Tabel 2. karakteristik usia dewasa awal dengan jumlah 7 responden (2,9%), pada dewasa akhir memiliki jumlah 158 responden (65,3%). Karakteristik responden yang berpendidikan S1 ber jumlah 4 responden (1,7%), dan ber pendidikan SMA ber jumlah 183 responden (75,6%).

3.2 Analisis univariat

Hasil penelitian variabel terdiri dari masa kerja. Pengetahuan mengemudi, lama kerja, kelengkapan berkendara, kelaikan bus, perilaku *safety driving*.

Tabel 3. Karakteristik Frekuensi Responden.

Karakteristik	N	%
Masa Kerja		
Baru (≤ 7 tahun)	125	51.7
Cukup Lama(8-14 tahun)	95	39.3
Lama (15-21tahun)	22	9.1

Total	242	100.0
Pengetahuan Mengemudi		
Tinggi	146	60.3
Rendah	96	39.7
Total	242	100.0
Lama Kerja		
Baik	40	16.5
Buruk	202	83.5
Total	242	100.0
Kelengkapan Berkendara		
Lengkap	161	66.5
Tidak Lengkap	81	33.5
Total	242	100.0
Kelaikan Bus		
Laaik	213	88.0
Tidak Laik	29	12.0
Total	242	100.0
Perilaku Safety Driving		
Aman	179	74.0
Tidak Aman	63	26.0
Total	242	100.0

Berdasarkan tabel 3. Sopir bus Terminal Tirtonadi Menunjukkan 125 responden (51,7%) dengan masa kerja sebagai sopir bus selama \leq 7 tahun dan 22 responden (9,1%) bekerja antara 15-21 tahun.

Dalam tabel 3. Diketahui Pengetahuan sopir bus Terminal Tirtonadi sebanyak 146 responden (60,3%) dengan pengetahuan tinggi, sementara 96 responden (39,7%) dengan pengetahuan rendah.

Dalam tabel 3. Juga diketahui Lama Kerja sopir bus Terminal Tirtonadi terdapat 40 responden (16,5%) lama bekerja \leq 8 jam perhari

(baik) dan 202 responden (83,5%) bekerja lebih dari 8 jam perhari (buruk).

Dalam Tabel 3.diketahui Kelengkapan Berkendara dalam sopir bus Terminal Tirtonadi terdapat 161 responden (66.5%) lengkap saat mengendari bus. Sebanyak 81 responden (33.5%) tidak lengkap dalam memenuhi kelengkapan bus. Kelengkapan berkendara bus seperti memiliki SIM B umum yang masih berlaku, adanya sabuk pengaman, adanya ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka ban dan kotak P3K. Bus yang dilengkapi dari hasil penelitian ini lebih banyak ditemukan tidak adanya kota P3K, dan ban serep dengan tekanan angin yang kurang sesuai standar yaitu < 71 PSI.

Dalam tabel 3. Diketahui Kelaikan Bus dalam sopir bus di Terminal Tirtonadi terdapat 213 bus responden (88%) termasuk laik untuk dikemudikan. Sebanyak 29 bus responden (12%) tidak laik untuk dikemudikan. Kelaikan bus adalah terpenuhinya KIR bus, ban tidak gundul, lampu-lampu yang menyala {baik lampu utama, lampu sign, lampu rem dan lampu reserve (atret)}. Hasil penelitian diketahui bus yang tidak layak adalah lampu atret, dan lampu depan yang mati sebelah.

Dalam tabel 3. Diketahui *Safety Driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi terdapat 179 responden (74%) mempunyai Perilaku *safety driving* kategori aman dan 63 responden (26%) mempunyai Perilaku *safety driving* tidak aman.

3.3 Analisis Bivariat

3.3.1 Hubungan antara Umur dengan perilaku *Safety Driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi.

Tabel 5. Tabulasi Silang Hubungan antara Umur dengan perilaku *Safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi.

Umur	Perilaku <i>safety driving</i>				P. Value
	Aman		Tidak aman		
	F	%	F	%	
Dewasa awal	5	71.4	2	28.6	0,938
Dewasa akhir	118	74.7	40	25.3	
Lansia awal	56	72.7	21	27.3	
Total	179	74	63	26	

Tabel 5. diketahui bahwa responden dengan umur dewasa awal dewasa akhir maupun lansia awal cenderung mempunyai perilaku *safety driving* yang aman. Hasil pengujian statistik *chi square* diperoleh *p-value* sebesar 0,938 ($p > 0,05$). Hasil ini menunjukkan tidak ada hubungan antara Umur dengan perilaku *safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi.

3.3.2 Hubungan antara Tingkat Pendidikan dengan perilaku *Safety Driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi.

Tabel 6. Tabulasi Silang hubungan antara Tingkat Pendidikan dengan perilaku *Safety Driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi.

Tingkat pendidikan	perilaku <i>Safety driving</i>				P. Value
	Aman		Tidak aman		
	F	%	F	%	
S1	2	50	5	20	0.545
SMA	136	74.3	47	25.7	
SMP	41	74.5	14	25.5	
Total	179	74	63	26	

Berdasarkan Tabel 6. dapat diketahui bahwa responden yang memiliki pendidikan S1 mempunyai perilaku *safety driving* aman dan

tidak aman sama banyak. Responden dengan pendidikan SMA dan SMP banyak dengan perilaku *safety driving* aman. Hasil pengujian statistik *chi square* diperoleh $p\text{-value} = 0.545$ ($p > 0,05$). Hasil ini menunjukkan tidak ada hubungan antara Tingkat Pendidikan dengan perilaku *Safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi.

3.3.3 Hubungan antara Masa Kerja dengan Perilaku *Safety Driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi

Tabel 7. Tabulasi Silang Hubungan antara Masa Kerja dengan perilaku *Safety Driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi

Masa kerja	perilaku <i>Safety driving</i>				P.Value
	Aman		Tidak aman		
	F	%	F	%	
Baru	100	80	25	20	0.078
Cukup lama	65	68.4	30	31.6	
Lama	14	63.6	8	36.4	
Total	179	74	63	26	

Tabel 7. diketahui bahwa responden yang memiliki masa kerja baru cenderung mempunyai perilaku *safety driving* yang aman, dibanding masa kerja cukup lama dan lama. Hasil pengujian statistik *chi square* diperoleh $p\text{-value}$ sebesar 0.078 ($p > 0,05$). Hasil ini menunjukkan tidak ada hubungan antara Masa Kerja dengan perilaku *Safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi.

3.3.4 Hubungan antara Pengetahuan dengan perilaku *Safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi.

Tabel 8. Tabulasi Silang Hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *Safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi

Pengetahuan	perilaku <i>Safety driving</i>				p. Value	OR	CI
	Aman		Tidak aman				
	F	%	F	%			
Tinggi	103	80.5	25	19.5	0.019	2.060	1.147- 3.699
Rendah	76	66.7	38	33.3			
Total	179	74	63	26			

Tabel 8. diketahui bahwa responden yang memiliki pengetahuan baru cenderung mempunyai perilaku *safety driving* yang aman, dibanding pengetahuan rendah. Hasil pengujian statistik *fisher exact* diperoleh *p-value* sebesar 0.019 dengan CI 95% =1.147-699. Hasil ini menunjukkan ada hubungan antara Tingkat Pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi. Nilai *Odd Ratio* (OR) sebesar 2.060 mempunyai arti bahwa sopir bus dengan pengetahuan yang tinggi mempunyai peluang berperilaku *safety driving* dengan aman dibandingkan pengetahuan yang rendah.

3.3.5 Hubungan antara Lama Kerja dengan perilaku *Safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi.

Tabel 9 . Tabulasi Silang Hubungan antara lama kerja dengan perilaku *Safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi

Lama bekerja	perilaku <i>Safety driving</i>				p.Value	OR	CI
	Aman		Tidak aman				
	F	%	F	%			
Baik	30	75	10	25	1	1.067	0.489-2.331
Buruk	149	73.8	53	26.2			
Total	179	74	63	26			

Tabel 9. diketahui bahwa responden dengan baik dan buruk cenderung mempunyai perilaku *safety driving* yang aman. Hasil

pengujian statistik *fisher exact* diperoleh *p-value* sebesar 1 dengan CI 95% = 0.489-2.331. Hasil ini menunjukkan tidak ada hubungan antara lama bekerja dalam sehari dengan perilaku *safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi.

3.3.6 Hubungan antara Kelengkapan Berkendara dengan perilaku *Safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi

Tabel 10. Tabulasi Silang Hubungan antara Kelengkapan Berkendara dengan perilaku *Safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi

Kelengkapan mengemudi	perilaku <i>Safety driving</i>				p. Value	OR	CI
	Aman		Tidak aman				
	F	%	F	%			
Lengkap	129	80.1	32	19.9	0.003	2.499	1.383-4.518
Tidak lengkap	50	61.7	31	38.3			
Total	179	74	63	26			

Tabel 10. diketahui bahwa responden dengan kelengkapan mengemudi yang lengkap cenderung mempunyai perilaku *safety driving* yang aman, dibanding yang tidak lengkap. Hasil pengujian statistik *fisher exact* diperoleh *p-value* sebesar 0.003 dengan CI 95% = 1.383-4.518. Hasil ini menunjukkan ada hubungan antara kelengkapan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi. Nilai *Odd Ratio* (OR) sebesar 2.499 mempunyai arti bahwa sopir bus yang lengkap saat mengemudi mempunyai peluang 2.499 kali berperilaku *safety driving* dengan yang tidak lengkap saat mengemudi.

3.3.7 Hubungan antara Kelaikan Bus dengan Perilaku *Safety Driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi

Tabel 11. Tabulasi Silang Hubungan antara kelaikan bus dengan perilaku *Safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi

Kelaikan bus	perilaku <i>Safety driving</i>				p.	OR	CI
	Aman		Tidak aman		Value		
	F	%	F	%			
Laik	162	76.1	51	23.9	0.049	2.242	1.004-5.006
Tidak lain	17	58.6	12	41.4			
Total	179	74	63	26			

Tabel 11. diketahui bahwa responden dengan bus yang laik jalan cenderung mempunyai perilaku *safety driving* yang aman, dibanding yang tidak laik jalan. Hasil pengujian statistik *fisher exact* diperoleh *p-value* sebesar 0.049 dengan CI 95% =1.004-5.006. Hasil ini menunjukkan ada hubungan antara Kelaikan Bus dengan perilaku *safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi. Nilai *Odd Ratio* (OR) sebesar 2.242 mempunyai arti bahwa dengan bus yang laik jalan cenderung mempunyai peluang sebesar 2.242 kali dengan perilaku *safety driving* yang aman, dibanding yang tidak laik jalan.

3.4 Pembahasan

3.4.1 Hubungan antara Umur dengan perilaku *Safety Driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi

Berdasarkan hasil penelitian diketahui secara statistik tidak hubungan antara umur dengan perilaku *safety driving*. Usia responden baik usia desawa awal, dewasa akhir dan lanjut usia awal lebih banyak yang berperilaku *safety driving* dibanding yang tidak *safety driving*. Usia responden yang banyak antara 36-45 tahun juga masih termasuk usia produktif dalam bekerja.

Menurut UU No 13 tahun 2003 bahwa usia produktif antara 15-64 tahun. Berkaitan dengan pekerjaan responden bahwa responden dengan usia produktif dan bekerja sebagai sopir bus termasuk dalam tenaga kerja terlatih. Tenaga kerja terlatih merupakan tenaga kerja yang memiliki keahlian bidang tertentu dengan melalui pengalaman kerja dan dilakukan secara berulang-ulang. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa responden banyak dalam usia dewasa akhir dapat dipengaruhi oleh lamanya bekerja sebagai sopir bus.

Menurut Hobbs (2005) usia produktif mempunyai risiko lebih kecil dibanding usia tidak produktif mengalami kecelakaan. Usia tidak produktif akan mengalami penurunan ketajaman penglihatan dan pendengaran serta reaksi yang lambat dibanding usia produktif. Responden dengan usia produktif diharapkan dalam bekerja dapat menghindari kecelakaan yang mungkin terjadi. Sopir bus yang ber usia semakin dewasa, dapat mengendalikan emosi saat mengemudikan bus dapat berpengaruh pada *safety driving*. Usia responden yang masih produktif secara tidak langsung dapat meningkatkan produktivitas kerja. Dengan fisik yang masih bugar akan membantu dalam meningkatkan produktivitas kerja yaitu menjalankan bus dengan baik sehingga penumpang yang diangkut akan merasa nyaman sedangkan dari pihak perusahaan akan meminimalisir kerugian seperti risiko kecelakaan yang terjadi. Hasil penelitian Priyatna (2012) menjelaskan usia responden berdampak dapat perilaku agresif cara mengemudikan kendaraan usia pada penelitian Angkutan Kota di Kota Bandung.

3.4.2 Hubungan antara Tingkat Pendidikan dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi.

Berdasarkan hasil penelitian tidak ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety driving*. Tidak adanya hubungan tingkat pendidikan dengan perilaku *safety driving* dapat disebabkan rasio atau perbandingan responden dengan pendidikan tinggi (S1) dengan

jumlah responden dengan pendidikan menengah dan pendidikan dasar (SMP) tidak seimbang, sehingga dapat mempengaruhi hasil uji secara statistik. Gambaran tidak adanya hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety driving* kurang sesuai dengan teori Hoob (2010) yang menjelaskan semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka akan semakin rendah risiko kecelakaan kerja, karena pendidikan mempengaruhi cara berpikir dan bertindak selama dalam bekerja termasuk menghindari risiko kecelakaan. Hasil ini tidak sejalan dengan penelitian Suprani (2010) menjelaskan ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan persepsi sopir angkota tentang keselamatan kerja di kota Bogor.

Menurut Depdikbud RI (2003) pendidikan responden sudah melebihi dari tingkat pendidikan dasar yaitu lulus SD dan SMP. Pendidikan SMA adalah pendidikan menengah. Menurut Notoadmojo (2010) bahwa pendidikan SMA sudah dapat dianggap mampu menerima informasi yang baik termasuk mengetahui, memahami, mengaplikasikan pengetahuan yang diperoleh dari pendidikannya dalam masalah *safety driving*.

Berdasarkan hasil penelitian, bahwa perusahaan otobus dimana responden bekerja mempunyai persyaratan khusus bahwa pendidikan sopir bus minimal adalah SMA atau sederajat. Sederajat artinya lulusan STM atau Madrasah Aliyah beserta syarat-syarat lain seperti mempunyai SIM B umum, dan syarat kesehatan. Hasil penelitian Dahlan (2013) menjelaskan 60% pendidikan sopir bus trayek Manado-Amurang di terminal Malalayang adalah SMA.

3.4.3 Hubungan antara Masa Kerja dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi

Berdasarkan hasil penelitian diketahui tidak ada hubungan antara masa kerja dengan perilaku *Safety driving* pada sopir bus di terminal tirtonadi dengan $p > 0,05$. Menurut Dewar (2007) semakin lama masa kerja pengemudi, semakin tinggi juga pengalaman dan skill atau yang dimiliki

untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi. Pengemudi yang memiliki masa kerja yang sedikit atau pengemudi yang masih baru biasanya masih belum mengetahui secara mendalam seluk beluk berkendara dengan selamat. Namun hasil penelitian ini menunjukkan bahwa lamanya masa kerja tidak selalu menjadikan perilaku *safety driving*. Responden dengan masa kerja baru sebagai sopir bus < 8 tahun bukan berarti tidak mempunyai perilaku yang aman dalam mengemudikan bus. Berdasarkan hasil penelitian bahwa riwayat pekerjaan sebelum menjadi sopir bus, terdapat responden dengan pengalaman sebagai sopir truk dengan tonase besar, sehingga pengalaman mengemudi menjadi modal penting dalam berperilaku *safety driving*.

Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian Oktarina (2012) yang menjelaskan Faktor masa kerja Berhubungan Dengan *Safety Driving* Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal BBM Medan Group PT. Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011. Berdasarkan hasil penelitian ini bahwa banyaknya responden bekerja sebagai sopir bus < 7 tahun ini disebabkan dalam penilaian lama kerja dihitung bekerja sebagai sopir dalam satu perusahaan, artinya meskipun responden mempunyai riwayat sebagai sopir, namun jika bekerja di luar perusahaan otobus yang berbeda maka dihitung berdasarkan waktu masuk bekerja di perusahaan yang sama sampai dilakukannya penelitian ini. Hasil penelitian Wibowo (2011) menjelaskan rata-rata masa kerja pengemudi PO Nikko Putra Yogyakarta adalah 9 tahun, masa kerja paling lama adalah 20 tahun dan masa kerja paling muda adalah 2 tahun.

3.4.4 Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi

Berdasarkan hasil penelitian diketahui ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *Safety driving* pada sopir bus di terminal Tirtonadi dengan $p < 0,05$. Pengetahuan responden yang tinggi dapat dipengaruhi oleh faktor pengalaman, faktor lingkungan kerja, faktor latar

belakang pendidikan. Menurut Wawan dan Dewi (2010) bahwa semakin tinggi pendidikan maka semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang. Pengetahuan dapat diperoleh dari lingkungan kerja dimana pengalaman mengemudi sopir lain dapat menjadi sumber informasi pengetahuan tentang cara-cara *safety driving*. Pengetahuan responden juga tinggi juga dipengaruhi pengalaman pribadi mengemudikan bus untuk menjadi vahan pengetahuan dalam berperilaku *safety driving*.

Responden banyak mendapat informasi tentang pengetahuan cara mengemudikan bus yang baik dari sesama sopir bus, pada saat istirahat menunggu penumpang di terminal, ataupun saat berada di pool bus sebelum dan sesudah bekerja. Informasi pengetahuan juga dapat diperoleh dari internet yang dapat diakses dari handphone responden. Hasil penelitian Hastuti (2013) mengemukakan bahwa ada hubungan antara *self regulated behavior* dengan *unsafe behavior* pada sopir bus di kota Semarang dipengaruhi oleh tingkat pengetahuan sopir bus. semakin baik pengetahuan maka akan semakin baik *self regulated behavior* dan semakin rendah *unsafe behavior*.

Menurut Notoadmojo (2012) pengetahuan seseorang dapat dipengaruhi seperti tingkat pendidikan ataupun dari berbagai informasi. Responden dengan pendidikan SMA sudah dianggap mampu menerima informasi dari berbagai sumber seperti internet yang mudah diperoleh dari handphone ataupun menerima pelatihan K3 dari perusahaan otobus. Dengan menerima informasi tentang bagaimana berperilaku *safety driving*, maka responden menjadikan pengetahuannya semakin meningkat. Hasil penelitian Tendelawa (2015) menjelaskan 54,2% sopir bus Manado-Bitung di Terminal Paal 2 Kota Manado memiliki pengetahuan baik dan pengetahuan kurang baik sebanyak 45,8%.

3.4.5 Hubungan antara Lama Kerja dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi

Berdasarkan Hasil penelitian diketahui tidak ada hubungan hubungan antara lama bekerja dalam sehari dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di terminal Tirtonadi dengan $p=1$. Lama kerja responden dalam satu hari banyak diatas 8 jam per hari. Menurut Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyebutkan waktu kerja pengemudi kendaraan bermotor umum paling lama adalah 8 (delapan) jam sehari dan setelah mengemudikan kendaraan bermotor selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam. responden dalam mengemudikan bus juga melakukan istirahat pada saat bus berhenti di rest area seperti rumah makan yang setidaknya dapat dapat mengurangi rasa kantuk. Bus jurusan Yogyakarta-Surabaya atau Yogyakarta Banyuwangi biasanya berhenti untuk istirahat di daerah Kabupaten Ngawi dan istirahat selama 30 menit untuk memberikan kesempatan bagi penumpang untuk makan dan minum ataupun untuk sekedar istirahat. Responden baik yang bekerja diatas 8 jam maupun < 8 jam tetap memperhatikan kebugaran tubuh sehingga berusaha untuk tidak mengantuk selama mengemudikan bus dan menjaga agar tetap *safety driving*. Menurut Beaulieu (2005) mengantuk merupakan salah satu factor keamanan dalam mengemudi. Hasil penelitian Putra (2015) menjelaskan pengemudi yang mengalami kelelahan dapat menimbulkan kantuk. Kelelahan yang dialami pengemudi disebabkan karena durasi mengemudi yang tidak sesuai dengan standar untuk setiap harinya atau setiap minggunya yaitu 9 jam perhari atau 48 jam perminggunya.

3.4.6 Hubungan antara Kelengkapan Berkendara dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi

Berdasarkan Hasil penelitian diketahui ada hubungan antara kelengkapan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di terminal Tirtonadi dengan $p < 0,05$. Menurut Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) sabuk keselamatan adalah piranti keselamatan yang dirancang untuk melindungi penumpang kendaraan dari gerakan berbahaya akibat tabrakan atau gerakan berhenti tiba-tiba (*sudden stop*) dari kendaraan. Fungsi sabuk pengaman adalah mengurangi kemungkinan kematian atau cedera serius akibat benturan dengan bagian interior kendaraan dengan cara menjaga penumpang pada posisi yang tepat dan mencegah penumpang terlempar keluar dari kendaraan pada saat tabrakan atau jika kendaraan terguling

Menurut Suma'mur (2009) sopir yang mempunyai SIM akan mengetahui baai mana cara mengendalikan kendaraan dan keluar dari kondisi bahaya. Keterampilan mengemudi meliputi tentang cara kerja dan praktinya serta aspek-aspek mengemudi secara terperinci termasuk keselamatan mengemudi. Kelengkapan mengemudi seperti menggunakan sabuk pengaman dan memberikan lampu isyarat dalam mengemudikan bus merupakan perilaku yang aman untuk meminimalisir risiko kecelakaan.

Berdasarkan hasil peneltiian bahwa semua sopir bus masih mempunyai SIM B umum, namun pada saat pengecekan seperti sabuk pengaman, ditemukan beberapa bus dengan sabuk pengaman dengan

pengikat yang mulai kendur, atau rusak sehingga dapat membahayakan keselamatan sopir bus. Kelengkapan yang paling banyak ditemukan adalah tidak tersedianya kotak P3K seperti ketentuan yang diberlakukan pada setiap kendaraan bermotor roda 4 atau lebih, selain dongkrak, alat pembuka baut serta tekanan angin pada ban cadangan. Hasil penelitian Kusumaningrum (2012) menjelaskan bahwa semakin lengkap fasilitas keselamatan dalam bus Trans Solo, maka semakin puas penumpang untuk naik bus Trans Solo. Kelengkapan keselamatan seperti sabuk pengaman pada sopir yang digunakan, alat pemecah kaca jika terjadi kondisi darurat seperti kebakaran, merupakan faktor yang meningkatkan kepuasan pengguna jasa transportasi Trans Solo.

3.4.7 Hubungan antara Kelaikan Bus dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui ada hubungan antara kelaikan bus dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di terminal Tirtonadi dengan $p < 0,05$. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan (2012) menjelaskan kendaraan yang tidak layak jalan sangat beresiko mengalami kecelakaan lalu lintas. Setiap kendaraan yang digunakan di jalan raya seharusnya sudah mendapatkan sertifikasi layak jalan sesuai dengan standar yang berlaku.

Menurut penelitian Green (2000) kondisi kendaraan merupakan faktor enabling atau faktor pemungkin perubahan perilaku seseorang. yang dalam hal ini yang dimaksud dengan perilaku adalah perilaku *safety driving*. Kondisi kendaraan yang kurang baik menjadikan pengemudi

sering memaksakan untuk tetap menjalankan kendaraan demi pemenuhan kebutuhan ekonomi sehingga tidak banyak dari pengemudi mengalami kendala atau masalah ketika berada di jalan raya.

Hasil penelitian diketahui bahwa sebagian besar bus yang digunakan responden laik untuk digunakan dalam pelayanan transportasi umum. Kelayakan ini dapat dilihat dari masa uji KIR yang dinyatakan laik jalan. Meskipun dalam hasil penilaian peneliti bahwa terdapat bus dengan kondisi ban yang sudah aus, sehingga berpotensi risiko kecelakaan. Kondisi layak lain adalah kondisi mesin bus yang masih baik dilihat dari suara mesin bus yang stabil meskipun dengan suara mesin yang keras. Hasil penelitian ini sejalan dengan Zumrotun (2012) menjelaskan kondisi bus yang kurang layak dapat mengakibatkan kecelakaan dalam penelitian bus TransJakarta koridor III jurusan Kalideres Harmoni.

Hubdat (2012) mengemukakan bahwa kecelakaan lalu lintas tidak hanya dipengaruhi oleh faktor manusia, namun oleh faktor kendaraan berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pengemudi bus terkadang mengabaikan tentang pentingnya pemeriksaan dan perawatan secara berkala terhadap kendarannya. Kondisi ban yang tipis, rem yang tidak berfungsi dan lampu yang kurang terang merupakan faktor yang sering menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Penelitian Rifal (2015) menjelaskan kelaikan bus merupakan faktor risiko yang berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah.

4. PENUTUP

4.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada Sopir Bus di Terminal Tirtonadi dapat disimpulkan sebagai berikut:

- 4.1.1 Tidak ada hubungan antara umur dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi.
- 4.1.2 Tidak ada hubungan antara Tingkat Pendidikan dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi.
- 4.1.3 Tidak ada hubungan antara Masa Kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan $p=0.078$
- 4.1.4 Ada hubungan antara Tingkat Pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan $p=0.019$
- 4.1.5 Tidak ada hubungan antara Lama Kerja dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan $p=1$
- 4.1.6 Ada hubungan antara Kelengkapan Berkendara dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan $p=0.003$
- 4.1.7 Ada hubungan antara Kelaikan Bus dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan $p=0.049$

4.2 Saran

4.2.1 Bagi Sopir Bus

Bagi Sopir Bus diharapkan untuk lebih patuh saat bekerja sehingga dapat menghindarkan diri dari risiko kecelakaan dengan selalu sigap dan waspada selama mengemudikan bus. Tidak bersikap agresif dalam mengemudikan bus sehingga dapat berperilaku *safety driving*.

4.2.2 Bagi Perusahaan Otobus

Berdasarkan hasil penelitian bahwa masih terdapat bus yang kurang layak, sehingga diharapkan adanya perawatan bus

secara menyeluruh dan berkala sehingga dapat menghindarkan dari risiko kecelakaan. Memberikan pelatihan K3 untuk meningkatkan pengetahuan dan sikap dan perilaku dalam *safety driving*

4.2.3 Bagi Kepolisian

Diharapkan pihak kepolisian lebih ketat dan selektif lagi dalam mengeluarkan Surat Ijin Mengemudi kepada calon pengemudi bus agar berdampak semakin tinggi kualitas para pengemudi.

4.2.4 Bagi Peneliti lain

Diharapkan peneliti lain dapat mengembangkan penelitian sejenis dengan menggunakan kelompok kontrol dan menggunakan pemilihan faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku *safety driving*.